

NORSK ETNÖLOGISK GRANSKING

Emnenr.

Fylke:

Sogn og Fjordane

Tilleggsspørsmålnr.

Herad:

ÅRDAL

Emne: Transport av høy.

Bygdelag:

Sogn

Oppskr. av: Tomas Hæreid.

Gard:

Tangen krins.

(adresse): Årdalstangen Sogn

G.nr.

(9 gardar var)
Br.nr.

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle. Litt med eigi røynsle.

B. Eller om den er etter andre heimelsmenn: (ta også med alder, heimstad, yrke):

I. bonde Ola T Løgreid 78 år husmannsson Søren Løgreid 46 år.

SVAR

Arbeidsmåtene for transport av høy har vore dei same på gardane og husmannsplassane. Det har vore drive utmarkslått (med stutturv) kring i heile bygdi. Men utmarkarbeidet har vore minkande den siste mansalder. Serleg då på dei stader dei har drive med leigd arbeidshjelp. Dei siste åri (krigsåri) med den omfram anlegsdrift, har gjort sitt til at enkelte heimar ikkje har slege hogget i utmarki. Siste sumar var det såleis ikkje onna noko i utmarki i Tangen krins, og her kunne det for omlag 50 år sidan vera høybering kring alle berg i onnetidi. Elles er det ting som tyder på at utmarkarbeidet snart vil vera "en saga blott".

Det seier seg sjølv, at slik som utmarki er i Årdal, har det ikkje vore tale om å nytta hest til høytransport. For det fyrste var det vel helst slik, at turhøyet vart lagt i hellerar eller i små utmarkløder, som det framleis er mange murstøde att av i utmarkene den dag i dag. Dette vart såleis ei sparing på dei travle sumardagar som såleis kunne nyttast til å få saman mest mogleg for. Heimbering i vart meir ved vintertid, då markarbeidet eller markagonga ofte var det einaste karane hadde på seg.

Å bera var elles det mest vanlege til alle årsens tider, så her i denne bygdi har byrdahesten høyrte heime.

~~Også borni bar og hadde~~

Også bprni bar og hadde s i n e tog. 8-10 tog rekna ein med dei vaksne måtte ha i ein heim får å vera sjølvberga. Fem fannar tog (14 alner) var det vanlege. Toget var dobbelt med ei helda i lykkja. Det kunne vera laga av bast, i den seinare tid mest av hamp, men også av manilla. Utslitne fislegarn var ofte oppattnytta til tog. Dei tvinna garnet saman eller slo det. (Med lodd og skutel) og fekk såleis fletta det slik at det ikkje kom snue på toget. Heldene var ofte laga av sprake, og ofte mykje forseggjorde med merkte eller svidde namnebostavar, som synte eigarmannen. -Togi var ofte b a r k a så dei skulle vara lenger.

Sjølve byrdane kunne skifta både i beremåte, ileggjing og storleik. Byrder utan "fatler" (d.v.s. var lause på ryggen) vart nytta serleg i ~~høve~~ ^{på korte avstandar} og var då helst store. Av byrder med fatler var det 2 slag. Den eine var toget berre itrett, og var nytta serleg i ulenda, og var helst små. Dette med tanke på om ein datt i venda, så slepte ein toget, og byrdi ~~frå~~ ^{frå} ~~frå~~ ^{frå} og ein vart ikkje riven med, Slike byrdar høvde også der det var tronglendt. I godlenda tredde ein toget med gjøring og byrdi sat såleis berre på ryggen.

Byrder som skulle berast på lengre avstandar, og var ~~borne frå~~ ^{borne frå} hellerar eller utmarkløder, var ordna som oppbittingsbyrdar. Dei var forma som ei f l e s k a, hadde to tog, og beraren brukte fatle med gjøring. Slike byrdar kunne vera omlag 50 kg.

Frå utmarki hadde beraren f a s t e kvileplassar, som alltid var nytta, også ved ved- og lauvbering. Dei tala om fyrste kvile, andre kvile o.s.v.

Slike ~~p~~ oppbittingsbyrdar hadde dei på s l o a n e. Dei drog 3 byrdar. Ein sloe var laga av 2 små bjørker.

II. Transport av høy:

Greine^{ne} vart samanfletta bak og i botn. Eine helvtti av toget vart nytta til gjøring og den andre til dragingi. Når dei i bratta sagl sloen, sat karen bak og styrde. Når lauvet vart drege på sloe, vart s j ø l e n lagd fram.

Til å letta beringi eller å korta byrdavegen har også vore nytta andre transportrader.

Bonde Ola Lægreid, som no er 78 år kan såleis hugsa at dei nytta r a d d a . Dei velte nemleg desse utfyre stupbratte berg og sva , slik at dei nådde urdeleggene eller godlenda, og vart så borne på ryggen derifrå omlagt då i høybyrdar. Liknande framgangmåte vart nytta med det såkalla velteriset (Ris var serleg raun, hegg og alm hogge ved vintertid over den vanlege lauvskoggrensa.)

Sjølve r a d d a kunne vera botti saman med bætetog , eller med gamle fiskegarn og høyet vart som i ei grovbotti no. Og s l i k tolde dei luftreisi, enten det så var turrhøy eller gras idei.

Det vart løypestrengen som avløyste radda. Den kom i bruk for omlag 70 år sidan her på Tangen. Men om løypestrengen var ein l e t t e i transporten, så gjorde den ikkje byrdahesten tilovers. Det måtte berast til s l e p p e t og u n d a n strengen. Og sjølve løypestrengen vart ei så pass lang togline, at når han rauk, så kunne han så ofte krevja hjelpesmannen som offer. Dei slepte høyet enten på tre-jarnkrok eller på hjul alt etter så bratt strengen var opplagd.

Årdal har vore ei typisk byrdabygd med den fyrste køyrevegen i 1880 åri. Om kjerrene etter kvart kom i bruk, så var dei mindre skikka til høytransporten.

Langdrette vart den typiske transportvogn såleis ., og i 1892 er den fyrste i bruk på Tangen. Det vart nok langt ut i dette århundrad før dei fyrste høyvognene vart

kjøpte, og det er berre på dei største gardane på
f l a t a i bygdi dei har. (På Tangen er det berre
1)

Og før det blir bygde-gards,-og stølsvegar for
dei ~~marke~~ veglause ~~mark~~ dalane og dei avsides
fjellgardar, må nok toget og byrdahesten høyra
med til arbeidslivet i bygdi om det skal bli
~~full~~ slåttonn, og dermed det livsens grøne gullet
til føda for fe og smale ved vintertid.

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING
adr. NORSK FOLKEMUSEUM
BYGDØY

223

Emas Jørand